

ПАЛАМАРЧУК
Галина Вікторівна

РОЗВИТОК КОНТРАБАНДНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ: УНІКАЛЬНИЙ ІСТОРИЧНИЙ ДОСВІД МІСТА ОДЕСИ

Злочини у сфері господарської діяльності є об'єктом постійної уваги науковців. Підвищена суспільна небезпека економічної злочинності полягає у її негативному впливі на інститути суспільства, порушення встановленого порядку роботи матеріальної основи держави – економіки. Однак за певних умов економічна злочинність стає не просто закономірним результатом деформації економічних відносин, вона бере участь у створенні унікального соціально-економічного та культурного простору, сприяючи розвитку як інших видів злочинності, так і специфічних запобіжних практик.

Саме в такому контексті можна говорити про існування в Одесі порто-франко у першій половині XIX ст.

Порто-франко (*porto franco*, *port franc*, *Freihafen*) – приморська гавань, яка користується правом без митного ввозу та вивозу закордонних товарів. При встановленні такого права тільки для певної частини гавані виникає порто-франковський квартал (*punto franco*, *port franc*, *Freihafenviertel*) [1, ст. 243].

Так, і зараз в Одесі є історична вулиця, яка дугою проходить через весь центр міста, де на парній стороні якої нема жодного житлового будинку – Старопортофранковська. Статус порту вільної торгівлі, як нерідко називають порто-франко, був запроваджений в Одесі у 1819 р. і проіснував до 1859 р.

Одеському порто-франко як безпрецедентному в історії України економічному феномену присвячено чимало публікацій, зокрема праці О. Оглобліна, П. Бруна, А. Скальковського, Г. Неболсіна та ін. Із другої половини XX ст. цією тематикою ґрунтовно майже не займалися, розглядаючи одеське портофранко лише побіжно у контексті історії Одеси.

На сьогоднішній день немає одностайності серед учених та економістів-практиків щодо оцінки історичної ролі торговельного режиму порто-франко у розвитку Південного Причорномор'я. Нема єдиної позиції щодо можливостей запозичення позитивних моментів цієї системи в сучасних умовах з огляду на унікальність історичного досвіду режиму «вільної гавані» в Одесі.

Ідея запровадження статусу порто-франко в Одесі належить герцогу Ришельє, котрий розумів, що для залучення іноземних купців до одеського порту і заохочення товарообміну Схід-Захід і Захід-Схід режим віль-

ної гавані був найсприятливішим. Вже у 1806 р. він домогся права безмитного складування товарів в одеському порту терміном до двох років і неоподаткованого транзиту товарів до Молдавії, Валахії та Пруссії. Ці заходи, а також заснування в Одесі незалежного комерційного суду, приваблювали іноземних купців, які з насторогою ставилися до незрозумілого для них російського законодавства та системи управління імперією [2, с. 155].

16 квітня 1816 р. царським указом в Одесі був запроваджений статус порто-франко на 30 років. По закінченню порто-франківського привілею у 1849 р. було задоволене клопотання щодо його продовження на п'ять, а потім ще на п'ять років.

Запровадження статусу порто-франко означало, що імпортовані до порто-франківського кварталу товари звільнялися від оподаткування. Більше того, звичайні купці не мали платити ввізного мита, не будучи впевненими в тому, що їхній товар куплять.

Ще однією перевагою порто-франко було пряме сприяння розвитку місцевої промисловості. Купці, привозячи товари до безмитного порту, були майже впевнені в тому, що їх розкуплять, вони продавали тут свої закордонні товари, завантажувалися російським товаром та від'їжджали.

За часів порто-франко Одеса була не тільки важливим центром торгівлі, а й великим ринком робочої сили. В цій якості значення міста для економіки Наддніпрянщини було чи не найважливішим. Показовим є той факт, що під час голоду в Полтаві 1833–1834 рр. тодішнім генерал-губернатором було визначено перелік робіт, необхідних для виконання в Одеському регіоні з метою надання жителям засобів для існування [4, с. 216].

Через п'ять років після запровадження статусу порто-франко Одеса вийшла на третє місце за торговим оборотом в імперії, а згодом – на друге лише трохи відстаючи від Петербурга. По проходженню перших п'ятнадцяти порто-франківських років Одеса стала найбільшим містом на території сучасної України. У деякі особливо сприятливі роки надходження до Одеської казни перевищували доходи всіх інших міст держави, окрім Петербурга. Якщо ж урахувати, що одеська скарбниця, на відміну від інших міст держави, не мала боргів, то її стан можна вважати найкращим в імперії [5, с. 203].

Було сформовано два основних коридори транспортування безмитного товару: північний – на Москву і Санкт-Петербург, західний, через Яськи-Броди-Варшаву, – на Європу.

В Одесі в XIX ст. було три митні лінії «порто-франко», кожна із яких охоплювала всі великі міські території. Остання, відкрита в червні 1827 року і проіснувала 32 роки (попередня проходила як раз по Старопорто-франковській), також охоплювала основні передмістя Одеси, включаючи

Пересип, Слободку, Молдаванку, Ближні и Дальні Млини, і замикалася між Малим і Середнім Фонтаном. Загальна протяжність даної лінії була 16 км, були вириті два рови на відстані від 20 до 40 метрів один від одного, побудовано 12 караульних приміщень для об'їзчиків, було створено дві виїзні застави і дві митниці.

Інакше кажучи, режим порто-франко міг існувати тільки в умовах повноцінної митного кордону з усіма його атрибутами [6]

Однак поступово плюси порто-франко почали перетворюватись в мінуси. Величезний потік товарів почав настільки перевантажувати митні пости, що митники просто не були спроможні навести ладу з таким великим потоком різного роду товарів. Стала стрімко розвиватися контрабанда.

З кораблів, що заходили в Одеську бухту, невраховані товари перевантажували на човни і під покровом ночі вузькими протоками доставлялися до Хаджибейському лимані. Звідти вантаж йшов в північному напрямку.

Золото, коштовності, прикраси, зброя, колоніальні товари, чай, кава, солодкі кіпрські та грецькі вина – все служило предметом контрабанди.

Перегнати товар з міста без сплати мита в західному напрямку було значно складніше. Ось тут-то згодилися знамениті одеські катакомби, які тунелі тяглися під містом на тисячі кілометрів. Звичайно, контрабандисти активно посприяли розширенню їх мережі. Навіть іноземні купці спеціально викупали для себе ділянки землі, де будували хід в тунелі. Там вони переховували доставлений контрабандний товар. Крім цього, між катакомбами робилися стихійні підкопи під митний кордон, через які здійснювалась контрабандна діяльність.

Існував і більш простий механізм: залишений купцями в безмитній зоні товар правопорушники вивозили на свої склади, а назад доставляли ящики, заповнені водою замість масла чи вина, а інші цінні товари замінювали камінням і ганчір'ям. За законом того часу незатребуваний покупцем товар, пролежавши на місці належний час, мав бути відправлений назад.

В результаті стали очевидними негативні сторони режиму порто-франко: зона «вільної гавані» ставала замалою для вигідного ведення підприємництва; боротьба за володіння складами в зоні порто-франко підігрівала нездорову конкуренцію між одеськими підприємцями. Крім цього, збільшуваний товарообіг унеможлилював якісний облік ввезених товарів. В результаті товари почали проходити через митницю майже без огляду, що стимулювало розквіт корупції на одеській митниці.

Відбулася еволюція від найбільшого фактора розвитку міста до «зашморгу». З'явилася велика кількість підприємств, що призвело до того, що в порто-франківському кварталі не залишилося жодного класика землі. Багато підприємців були вимушені будувати складські при-

міщення за лінією міста. Контрабандна діяльність набула ознак організованої злочинності, адже йшлося не лише про систематичне вчинення цього злочину стійкими групами, членство у яких почасти було спадковим, але й про формування системного зв'язку між контрабандистами та тогочасними корупціонерами. Отримала додатковий поштовх для розвитку організована проституція. Відповідно, зростала й загальнокримінальна злочинність, стали звичними розбійні напади, пограбування.

Вільна зона порто-франко припинила існування в квітні 1859, але свою виняткову роль у долях міста при цьому зіграла. Про її скасування клопотали самі одесити, оскільки вважали, що вона перешкоджає розвитку місцевої промисловості. До того ж через контрабанду держава продовжувала щорічно втрачати від 200 до 400 тисяч рублів. Деякі дослідники зовнішньої торгівлі Російської імперії вважали, що ця сума могла бути значно більшою [7].

14 січня 2015 року був у Верховній Раді зареєстрований законопроект «Про вільну (спеціальну) економічну зону «Порто-франко» за авторством народних депутатів Миколи Скорика, Вадима Рабиновича, Олександра Пресмана [8].

Законопроект передбачає створення вільної економічної зони (ВЕЗ) в межах Одеської області строком на 30 років. Мета створення ВЕЗ – залучення інвестицій для розвитку торгівлі, туризму, розвитку рекреаційно-туристичного господарства в місті та створення нових робочих місць в Одеській області. На території «Порто-франко» згідно законопроекту встановлюється і діє спеціальний правовий режим економічної діяльності.

Залишається сподіватися, що парламентарії схваллять цей законопроект з урахуванням історичного досвіду, як позитивного, так і негативного.

Література

1. Порто-франко // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: в 86 томах (82 т. и 4 доп.). – СПб., 1890–1907.
2. Брун Ф. К. О внешней торговле Новороссийского края и Бессарабии с 1834 по 1843 год / Ф. К. Брун // Новороссийский календарь за 1845 год. – О., 1844. – С. 155.
3. Гончарук Тарас. Одеське порто-франко: Історія / Тарас Гончарук. – Одеса, 2005. – 312 с.
4. Гончарук Тарас. Одеське порто-франко: Історія / Тарас Гончарук. – Одеса, 2005. – 312 с.
5. Третьяк Александр. Система порто-франко в Одессе [електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.odessitclub.org/publications/ almanac /alm_23/ alm_23_6-14.pdf.
6. Источники.
7. Третьяк Александр. Система порто-франко в Одессе [електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.odessitclub.org/publications/ almanac /alm_23/ alm_23_6-14.pdf.
8. Рабинович вернет в Одессу «Порто-франко»//<http://zaodessu.info/news/ obshhestvo/6958.php>.